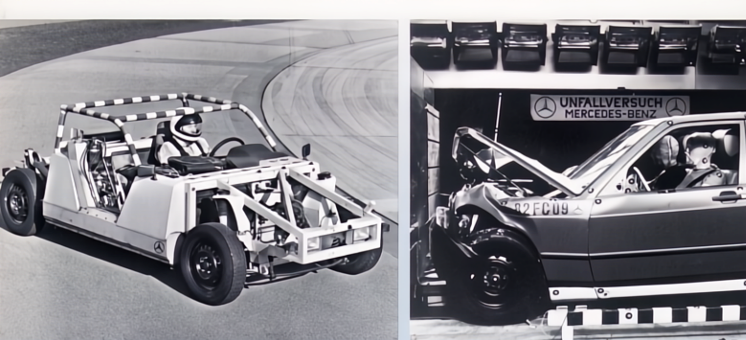


Die Neue Mercedes-Klasse. 190/190 E.

Mercedes-Spitzentechnik in kompakter Form.









Österreichische Pressestimmen

Neue Kronen Zeitung

Wien, 23. 11. 1982

Anspruchsvolle und aufwendige Automobiltechnik kennzeichnet die neuen Mercedes-Benz-Modelle 190/190 E, die in Ergänzung des bestehenden Mercedes-Benz-Pkw-Programms erstmals eine dritte, eigenständige Baureihe bilden.

Kurier

Wien, 27. 11. 1982

Der Mensch denkt, Mercedes lenkt

Was den Baby-Mercedes teuer macht, ist zum Beispiel seine Hinterachse, deren geistiger Prunk glattweg zum Stil der Pharaonen – wären deren Wagen nicht primitiv gewesen – passen würde.

Nicht weniger als fünf Lenker (Schwingarme) pro Hinterrad sorgen dafür, daß die Räder beim Tanz auf der Straße den Wagen *nicht* mitlenken, was sie bei weniger ausgeklügelten Achsen unweigerlich tun würden; und diese fünf Schwingarme verlaufen derart kreuz und quer durch die Gegend, daß nur der Computer sie beim Einfedern versteht – und selbiger hat sie auch entworfen.

Teuer ist der schwäbische Eigensinn auch dort, wo er sich weigert, dem neuen kleinen Mercedes den vorhandenen 2-Liter-Vierzylinder unmodifiziert einzupflanzen.

Vielmehr hat man für den Vergasertyp namens Mercedes 190 die Ventile und Kanäle dieses Motors verkleinert und damit die Leistung von 109 PS auf 90 PS (66 kW) reduziert. Und für die Einspritzversion 190 E hat man sich eine neue mechanisch-elektronische Einspritzanlage einfallen lassen, die äußerst intelligente Stückerln spielt und außerdem die Leistung von 109 PS auf 122 PS (90 kW) anhebt.

Nüchterner betrachtet ist der Baby-Mercedes eher deshalb eine Meisterleistung, weil er – zum Beispiel – um fast einen halben Meter kürzer ist als der neue Audi 100, aber trotzdem ziemlich genau dessen Radstand (der für den Innenraum maßgeblich ist) erreicht. Auch sein Luftwiderstandsbeiwert von Cw = 0,33 kann sich sehen lassen; vor allem dann, wenn man weiß, daß der Kunstgriff der bündig verklebten Scheiben im Interesse der Schmutzfreihaltung bei diesem Auto nicht bis zum Extrem vorangetrieben worden ist. Das Regenwasser wird vielmehr von den Frontsäulen aufs Dach weitergeleitet und dort von zwei integrierten Führungsleisten im Zaum gehalten, die zugleich die herkömmlichen Regenrinnen ersetzen.

Der kleinste Stern aus Stuttgart ist 30 Zentimeter kürzer, 2 Zentimeter schmäler, 5 Zentimeter niedriger und 250 Kilogramm leichter als die bisher kompaktesten Mercedes-Modelle. Letzteres ist nicht allein auf die Statur des Jüngsten zurückzuführen, es sind auch in weit größerem Ausmaß gewichtsparende Materialien verwendet worden, wie zum Beispiel hochfeste Bleche, Leichtmetall und Kunststoff. Unnötig zu sagen, daß tragende Struktur und Knautschzonen dem Wesen nach ungeschmälert geblieben sind.

auto revue

Österreichs Magazin für Technik und Sport

Wien, 12/82

So klein ein Mercedes eben sein kann

Die geistigen Ursprünge des 190 gehen sechs bis acht Jahre zurück, also in die Zeit des technischen Aufbruchs nach der Neubewertung des Faktors Energie. Mercedes würde allein wegen mancher Vorschriften (man denke an den sogenannten Flottenverbrauch in den USA) ein Modell in einer neuen Größen-, Gewichts- und Verbrauchsklasse brauchen. Dies zum Anlaß nehmen, gleich an der Technik, am Komfort, an der Fertigung zu sparen und damit auch preismäßig in die echte Mittelklasse runterzutauchen, hätte nicht in die Daimler-Philosophie gepaßt.

Daher jetzt die Enttäuschung jener, um den Gegenwert eines Passat plötzlich zum Mercedes-Eigner aufrücken zu können.

Vielen wird es leicht fallen, den Kleinen als bisher hübscheste Mercedes-Limousine anzusehen, S-Klasse hin, S-Klasse her. Der Satz, daß die Karosse sowohl Leichtigkeit wie Solidität, Modernität wie Tradition signalisiere, stammt zwar aus Daimlers Sprüche-Album, hält aber neutraler Überprüfung stand. Die Mercedes-Identität ist aus allen Blickwinkeln gewahrt, am stärksten von vorn.

Die Presse

Wien, 11. 12. 1982

Der »kleine« Mercedes – gar nicht so klein

So klein ist er gar nicht, der neue »kleine« Mercedes, der schon lange vor seiner offiziellen Präsentation wie kaum ein anderes Modell der letzten Jahre Neugier, Interesse und Spekulationen ausgelöst hatte.

Nun war es soweit: Daimler-Benz hatte für die Vorstellung seiner dritten Baureihe – werksintern 201 genannt – Sevilla gewählt und präsentierte, den kompakten Mercedes 190/190 E im sonnigen Süden Andalusiens, wo der Sherry wächst. Ein völlig neues Auto, aber was Ausstattung, Technik und Preis betrifft, ein echter Mercedes, wie schon der erste Kontakt mit dem Wagen zwischen Jerez de la Frontera und Sevilla eindeutig zeigt.

Nachrichten

OÖ., 11. 12. 1982

Sternstunde

Jahrelang haben sich Techniker und Kaufleute von Daimler-Benz gegen die Bezeichnungen kleiner Mercedes gesträubt. Natürlich wußten sie warum: Ein kleines Auto wird landläufig als billiges Auto verstanden. Und in diese Kerbe paßt der neue Mercedes 190 absolut nicht: Er ist wohl kleiner als alle bisherigen Stern-Autos, hat aber ein Preisniveau, das in dieser Fahrzeugkategorie Neuland ist. Revolutionierend ist aber auch die Technik: Kein Konkurrent ist in Sicht, der es gegen diesen Wagen aufnehmen könnte.

Das Phänomen Mercedes dürfte sich also, zumindest hat es den Anschein, auch in der kleineren Fahrzeugkategorie durchsetzen. Es ist schwer, dahinterzukommen, warum ausgerechnet dieses schwäbische Unternehmen weltweit die besten Autos baut. Möglicherweise gibt es dafür eine einfache Erklärung: »Bei uns ist noch nie ein Kaufmann gekommen und hat gesagt, diesen oder jenen Teil dürft Ihr nicht verwenden, weil das sonst zu teuer wird«, behauptet etwa der Versuchsingenieur Günther Gmeiner, übrigens ein seit mehr als zwei Jahrzehnten bei Daimler-Benz arbeitender Österreicher.

Neue Kronen Zeitung

Wien, 7. 12. 1982

Sternchen – zum Star geboren

Wenn die Mercedes-Leute etwas anpacken, Neues konstruieren, machen sie es gründlich, setzen neue Maßstäbe. Kein Wunder, wenn auch der Jüngste von Daimler-Benz, der auch der »Kleinste« im Programm ist, sozusagen ein Sternchen, das Zeug in sich hat, ein Star zu werden.

Allein die Hinterachse ist eine »Doktorarbeit«. Ein technisches Kunstwerk. Ein Wunderding an Fahrpräzision und Fahrkomfort.

Das Fahrverhalten der neuen Mercedes? Einfach Spitze!

Auch auf welligen Straßen läuft der 190/190 E bei Höchstgeschwindigkeit kerzengerade, weicht keinen Millimeter ab.

auto revue

Österreichs Magazin für Technik und Sport

Wien, 1/83

Meisterprüfung

Am Ende der großen Wörter steht die Aussage: Er fährt sich wie ein Mercedes.

Die Gefahr, sich allzu heftig an großen Worten zu vergreifen, ist gegeben. Ich will daher die zentrale Aussage möglichst schmucklos vorwegnehmen:

Ich hatte beim Fahren des 190 den Eindruck, eine derartige Harmonie von Fahreigenschaften noch nie zuvor erlebt zu haben. Falls wieder jemand kommt und von mir wissen will, welches ich für das beste Auto der Welt halte (ohne sich mit Definitions-Formalitäten aufzuhalten), tue ich mir fortan leichter als bisher.

Die Atmosphäre des Wagens wird schon durch sein Aussehen mitbestimmt. In den ersten Monaten wird der Prestigewert des 190 natürlich enorm sein, sicherlich wird er aber auch nach dieser Gewöhnungszeit das Image eines besonders smarten Autos behalten.

Das Raumgefühl entspricht dem eines deutlich größeren Wagens, eben eines »normalen« Mercedes. Erst beim Hintensitzen merkt man, wo die Zentimeter geholt wurden, trotzdem geht es nicht wirklich knapp zu.

Nun zum Wichtigsten: Wie der 190 sich fährt.

Zuerst einmal brav und dezent, leise, mercedeshaft auch bei nicht einmals viereinhalb Metern Länge. Wenn es flotter wird und womöglich die Straße holpert, spürt man dieses völlig neue Fahrwerk, das wir im letzten Heft beschrieben haben. Es ist ein neuer Maßstab, nicht mehr und nicht weniger. Solche Harmonie zwischen Präzision und Komfort wurde nie zuvor erreicht, egal in welcher Klasse. Das stärkste Erlebnis hat man auf sehr kurvenreicher, möglichst miserabler Straße, wenn's geht wellig, bombiert, mit hübschen Frostschäden: Das Gefühl eines ganz engen, sportwagenhaften Kontakts zur Fahrbahn ist ebenso deutlich wie das von selbstverständlicher, gelassener Bequemlichkeit. Es ist praktisch unmöglich, den 190 zu einer hysterischen Reaktion zu provozieren, sei es nur ein kurzes Trampeln oder Versetzen. Die fünffach angelenkte Hinterachse mit ihrer Spur- und Sturzkonstanz scheint tatsächlich jenes Wunderwerk zu sein, das Daimler-Benz mit südländischer Euphorie anpreist.

Kurier

Wien, 11. 12. 1982

Tief liegt die Verbrauchslatte

Was den Verbrauch angeht, ist der Einspritz-190er fast identisch mit dem BMW 318i; der 2-Liter-Sierra ist um Zehntel besser. Von den Audis um einen halben Liter bei konstant 90 und 120 km/h unterboten, ist der 190 E im Stadtzyklus dafür um einen halben Liter sparsamer als der Vergaser-Audi 100, und um gute 2 Liter günstiger als der Audi 100 mit seinen 136 Einspritz-PS.

Prof. Breitschwerdt, Daimler-Benz-Vorstands-Techniker, weist darauf hin, daß der cW-Wert von 0,33 »nicht auf Kosten verschmutzender Seitenscheiben, einer extrem flachen Windschutzscheibe, die Spiegelungen provoziert und die Sonneneinstrahlung fördert, Einstieg und Parklückenfreundlichkeit« modelliert worden ist.

Zwischen-Resümee: Der um Bruchteile sparsamer als sein Vergaser-Bruder agierende 190 E hat sich seine Verbrauchslatte zum Spar-Weltmeister Audi hinuntergelegt und kommt dabei glänzend weg, ohne daß die Wirtschaftlichkeit mit technischem Extremismus erkauft wurde.

Die größte Errungenschaft des Kompakt-Mercedes ist somit eine für die 2-Liter-Klasse konkurrenzlose Harmonie.

Würde man dem 190er attestieren, er läuft wie auf Schienen, so wäre das ein Kompliment für die Bundesbahn, aber eine Beleidigung für das Auto.

Salzburger Nachrichten

Salzburg, 11. 12. 1982

Und er ist doch ein echter Mercedes

Das Auto wirkt auf den ersten Blick wie eine Miniaturausgabe eines S-Klasse-Mercedes. Dieser Eindruck ist nicht ganz richtig. Der 190er ist in seiner Linienführung noch ästhetischer, noch schöner. Ob von vorne, von hinten, oder von der Seite betrachtet, es gibt nichts, was stören könnte, was unausgereift scheint, was überarbeitet gehört. Der flache Vorderwagen, der sanfte Keil der Fahrgastzelle, das relativ hohe, eigenwillig gerundete Heck – der 190er wird in zwanzig Jahren auf der Titelseite eines Buches über klassische Automobile abgebildet sein.

Schon nach zwanzig Minuten wirkt alles vertraut, bekannt. Man fühlt sich wohl im Sitz, das Lenkrad liegt richtig, das Armaturenbrett besticht durch seine geniale Einfachheit. Kein Hebel zuviel, kein Schalter zuwenig.

AZ

Tagblatt für Österreich

Wien, 18. 12. 1982

Der Mercedes-Benz 190 hat sagenhafte Fahreigenschaften

Ein überzeugendes Konzept

Meiner Meinung hat es nie zuvor in der Zweiliterklasse ein Auto mit Fahreigenschaften gegeben, wie sie der neue Mercedes 190 aufweist. Die sechsjährige Vorbereitungszeit bis zur eben angelaufenen Serienfertigung hat sich gelohnt.

Wir waren mit dem 90-PS-Vergaserwagen und mit dem 122-PS-Einspritzer auf südspanischen Straßen unterwegs und haben ein völlig neues Fahrgefühl kennengelernt. Das Gesamtkonzept offeriert ein gelungenes Kompaktauto der höchsten Klasse, dessen Fahreigenschaften alles in dieser Kategorie Serienmäßige in den Schatten stellt. Die Mercedes-Ingenieure haben dem Wagen zwei Komponenten im Fahrwerksbereich verpaßt, die diese einsam gute Straßenlage gebracht haben.

NZ Neue Zeit

Graz, 10. 12. 1982

Wahlverwandtschaft

Über kein anderes Auto war schon Jahre vor seinem Erscheinen auf dem Markt so viel geschrieben und gemutmaßt worden – und kein anderes hat es wohl auch derart verdient: Der »kleine Mercedes«, werksintern mit schwäbischer Nüchternheit »zwo-null-eins« genannt, hat bei den ersten Erprobungen sogar bewiesen, daß die Vorschußlorbeeren eher zu bescheiden oder auch für die falschen Vorzüge vergeben waren. Ursache dafür: Man hatte sich nicht so recht vorstellen können, daß auf dem Gebiet der Fahrwerkstechnik noch bessere, bisher nicht dagewesene Lösungen möglich wären.

WOCHENPRESSE

Wien, 7. 12. 1982

Neuer Klassenkampf

Audi zum Beispiel stand noch nie derart Aug' in Aug' mit den Sternen von Mercedes wie diesmal: »Bei Daimler wird das Prestigebedürfnis der Kunden natürlich hundertprozentig befriedigt«, konzediert der Bereichsleiter für Marketing im VW-Konzern, Edgar von Schenck. Nicht ohne ätzend hinzuzufügen: »Dafür ist im kleinen Mercedes nicht viel mehr Platz als im VW Passat.« Der feine Unterschied, so Schenck, liege darin, daß Audi auch auf die Preiswürdigkeit des Angebots achten müsse: »Wenn wir den Audi 80 mit der gleichen Liebe zum Detail gemacht hätten, wie Daimler-Benz das zweifellos beim 190er getan hat, dann wäre der vermutlich auch so teuer.«

So bekommen die Mercedes-Kunden im Stern-Kompaktauto 190/190 E eine geballte Ladung Perfektion geliefert, wie sie bei einem Wagen dieser Größenklasse mit 1100 Kilo Gewicht bis jetzt noch unbekannt war.

Die WOCHENPRESSE sammelte bei einer ersten Testfahrt Eindrücke: Im Innenraum geht es extrem leise, kultiviert und bequem zu. Der Wagen schluckt auch gröbere Bodenwellen im Stile ganz schwerer Nobelkarossen. Kein Schütteln, kein Scheppern, selbst bei hohen Geschwindigkeiten auf schlechten Straßen gleitet das Auto ruhig dahin. Das Fahrwerk verhält sich in scharf gefahrenen Kurven ungemein neutral, der kleine Mercedes ist so präzis zu fahren, daß sich selbst seine größeren Markengefährten hinten anstellen könnten. Das Geheimnis der bislang unmöglich scheinenden Koexistenz zwischen Komfort und Präzision ist schon auf dem Patentamt angemeldet: die sogenannte »Raumlenker-Hinterachse«, bei der die Räder durch fünf ausgeklügelt im Raum verspreizte Stäbe so aufgehängt sind, daß sie bei Druck zwar nachgeben, aber niemals ein Eigenlenkverhalten zeigen.

Kärntner Tageszeitung

Kärnten, 16. 12. 1982

Ein neuer Stern, der nicht vom Himmel fiel.

Der 190er ist niedriger und wirkt dadurch noch eleganter, das trapezartige zugeschnittene, hochgezogene Heck verleiht ihm ein jugendlich-sportives Flair. Die bisher aufwendigste Entwicklungsarbeit des Stuttgarter Unternehmens findet aber vor allem in einem Fahrwerk, das quasi das Nonplusultra des modernen Autobaues darstellt, seinen Niederschlag.

Das Geheimnis dieses optimalen Fahrverhaltens sind die Achskonstruktionen, mit denen Mercedes im Personenwagenbau Neuland beschritten hat. Die Vorderachse ist als »Dämpferbeinachse« ausgelegt, und mit der »Raumlenker«-Hinterachse ist es durch fünf unabhängige Lenker gelungen, die auf jedes Rad einwirkenden Kräfte weitgehend zu neutralisieren. Allein die Kosten für die Entwicklung dieser völlig neuen Radaufhängung werden mit umgerechnet rund sieben Milliarden Schilling beziffert. Der neue Stern ist nicht vom Himmel gefallen …

auto touring

Wien, 1/83

Kleinod

Was die Daimler-Mannen hier auf die Räder gestellt haben, sucht seinesgleichen. Und nicht nur in der Mittelklasse wird sich wohl kaum ein Konkurrent finden, der ein ähnlich gutmütiges bis sportliches Fahrverhalten aufzuweisen hat, dabei noch mit dem Komfort der S-Klasse aufwartet.



Die Neue Mercedes-Klasse. Von Grund auf neu. Und typisch Mercedes.

Mit dieser neuen Klasse ist es gelungen, Mercedes-Funktion und Mercedes-Qualität erstmals in einem kompakten Fahrzeug zu konzentrieren. Ohne Kompromiß, ohne Abstriche.

Die Neue Mercedes-Klasse ist ein Angebot an einen ganz bestimmten Fahrertyp. Mit ganz bestimmten Vorstellungen von seinem Automobil.

Es muß kompakt sein, beweglich und leistungsstark. Es muß über moderne Spitzentechnik verfügen. Ohne viel Aufhebens, mit größter Selbstverständlichkeit.

Fahrer mit diesen Ansprüchen waren bisher oft auf Kompromisse angewiesen. Denn »kompakt« bedeutete nicht nur kleinere Fahrzeuggröße. Sondern auch Abstriche an Komfort und Sicherheit, Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit. Kompakt-Automobile gab es eben bisher nicht in Mercedes-Qualität.

In der Neuen Mercedes-Klasse konnten drei besonders aktuelle Vorzüge harmonisch vereinigt werden:

– Temperamentvolle Fahreigenschaften bei gleichzeitig sehr günstigem Verbrauch. Durch die vorbildliche Aerodynamik – mit dem beispielhaft günstigen Luftwiderstandsbeiwert von 0,33 –, die konsequente Stabil-Leichtbauweise mit hochfesten Materialien und die modernen Vierzylinder-Triebwerke.

Zur Faszination der neuen Fahrzeuge trägt die temperamentvolle Triebwerkskraft ebenso bei wie die unverwechselbare Stilistik – als ästhetischer Ausdruck der Spitzentechnik.

– Das beispielhafte Angebot an Komfort und Sicherheit. Ein unverzichtbarer Beitrag zur Entlastung des Fahrers – angesichts ständig steigender Verkehrsbelastungen. Durch neue konstruktive Lösungen wurde ein Crash-Verhalten des Karosserie-Vorbaus erreicht, das es für Serien-PKW noch nicht gab. Es bietet durch gezielte Deformation noch mehr Schutz für Fahrer und Insassen.

Die neuen Mercedes-Modelle sind auch in dieser Klasse die ersten – und auf absehbare Zeit die einzigen –, in die auf Wunsch die elektronischen Sicherheits-Systeme ABS (Anti-Blockier-System), Airbag und Gurtstrammer eingebaut werden können.

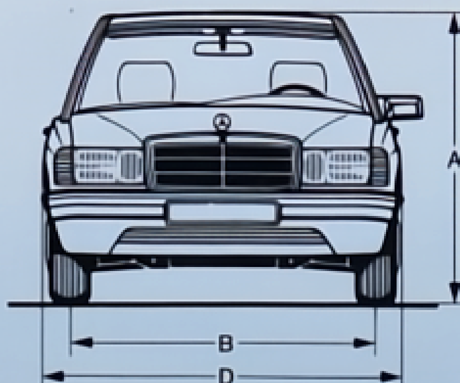
– Die Mercedes-typische Zuverlässigkeit. Ein einzigartiger Faktor in der Kategorie kompakter Automobile.

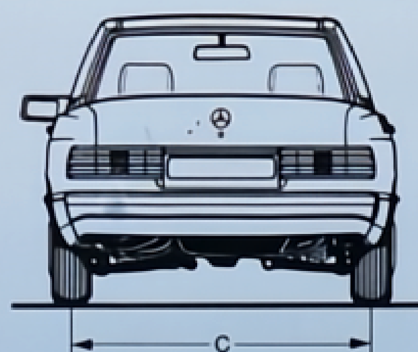
Mercedes-Benz 190. Technische Daten.

Zahl der Zylinder	4
Bohrung/Hub	89,0/80,25 mm
Gesamthubraum	1997 cm³
Motorleistung nach DIN[1])	66 kW bei 5000/min 90 PS bei 5000 U/min
Max. Drehmoment nach DIN[1])	165 Nm bei 2500/min 16,8 kpm bei 2500 U/min
Verdichtung	9,0
Ölfüllung Kurbelgehäuse max./min	4,3/2,8 Liter
Inhalt des Kühlsystems	8,5 Liter
Lichtmaschine	14 V 55 A
Batterie	12 V 55 Ah
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Reifen	175/70 R 14 82 S
Kraftstoff	Super (nach DIN 51600)
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030[2])	
	4-Gang-Getriebe
bei Stadtzyklus	10,7 Liter/100 km
bei 90 km/h	6,5 Liter/100 km
bei 120 km/h	8,4 Liter/100 km
	5-Gang-Getriebe
bei Stadtzyklus	10,7 Liter/100 km
bei 90 km/h	5,8 Liter/100 km
bei 120 km/h	7,8 Liter/100 km
	Automatic-Getriebe
bei Stadtzyklus	10,5 Liter/100 km
bei 90 km/h	7,0 Liter/100 km
bei 120 km/h	8,9 Liter/100 km
Tankinhalt davon Reserve	ca. 55 Liter ca. 7,5 Liter
Wendekreisdurchmesser	ca. 10,6 m
Fahrzeuggewicht, fahrfertig[3])	1080 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1580 kg

A Größte Höhe	1383 mm
B Spurweite vorn	1428 mm
C Spurweite hinten	1415 mm
D Größte Breite	1678 mm
E Radstand	2665 mm
F Größte Länge	4420 mm
G Lenkrad-Fahrersitzlehne[1])	488 mm
H Sitzhöhe vorn	965 mm
I Fahrerlehne-Fondlehne[1])	642 mm
K Sitzhöhe im Fond	931 mm
L Breite auf Mitte Polster vorn	1296 mm
M Breite in Schulterhöhe vorn	1360 mm
N Breite auf Mitte Polster hinten	1298 mm
O Breite in Schulterhöhe hinten	1352 mm
Kofferrauminhalt nach VDA	ca. 0,41 m³

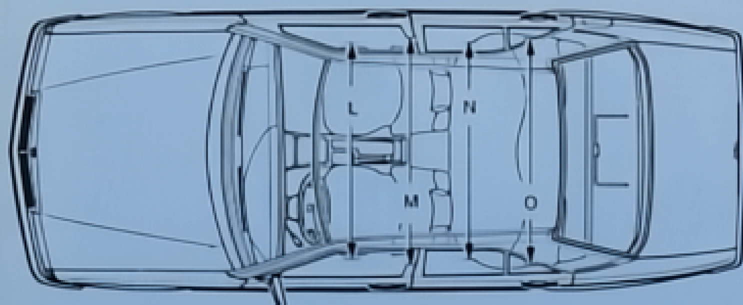
[1]) Maße veränderlich je nach Sitzposition.

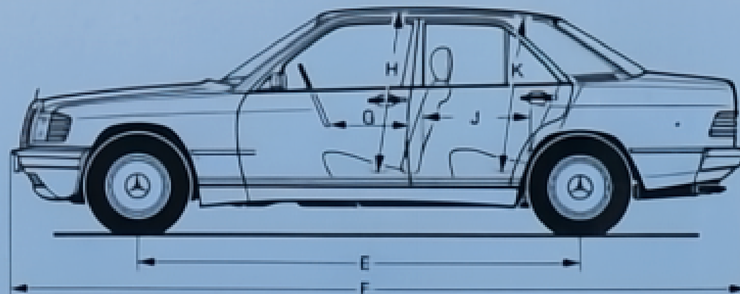




Mercedes-Benz 190 E. Technische Daten.

Zahl der Zylinder	4
Bohrung/Hub	89,0/80,25 mm
Gesamthubraum	1997 cm³
Motorleistung nach DIN[1])	90 kW bei 5100/min 122 PS bei 5100 U/min
Max. Drehmoment nach DIN[1])	178 Nm bei 3500/min 18,2 kpm bei 3500 U/min
Verdichtung	9,1
Ölfüllung Kurbelgehäuse max./min	4,3/2,8 Liter
Inhalt des Kühlsystems	8,5 Liter
Lichtmaschine	14 V 55 A
Batterie	12 V 55 Ah
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Reifen	175/70 R 14 82 H
Kraftstoff	Super (nach DIN 51600)
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030[2])	
	4-Gang-Getriebe
bei Stadtzyklus	10,3 Liter/100 km
bei 90 km/h	6,4 Liter/100 km
bei 120 km/h	8,3 Liter/100 km
	5-Gang-Getriebe
bei Stadtzyklus	10,3 Liter/100 km
bei 90 km/h	5,8 Liter/100 km
bei 120 km/h	7,8 Liter/100 km
	Automatic-Getriebe
bei Stadtzyklus	10,3 Liter/100 km
bei 90 km/h	6,9 Liter/100 km
bei 120 km/h	8,7 Liter/100 km
Tankinhalt davon Reserve	ca. 55 Liter ca. 7,5 Liter
Wendekreisdurchmesser	ca. 10,6 m
Fahrzeuggewicht, fahrfertig[3])	1100 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1600 kg





Anhängelast: Der Gesetzgeber läßt verschiedene Möglichkeiten zu, über die wir Sie gern informieren. Bitte fordern Sie unseren Spezialprospekt an.

[1]) Die angegebene Leistung nach DIN 70020 in kW bzw. PS ist nach Abzug aller Nebenleistungen an der Kupplung für den Antrieb effektiv verfügbar.

[2]) Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 Teil 1, Ausgabe Juli 1978. Die angegebenen Kraftstoffverbrauchswerte werden nach einem genormten Prüfverfahren ermittelt:
– auf einem Prüfstand in einem Fahrzyklus, der den Stadtfahrbetrieb simuliert;
– auf einem Prüfstand oder auf ebener, trockener Straße mit konstanter Prüfgeschwindigkeit von 90 km/h und 120 km/h. Diese Werte bieten den Interessenten eine Grundlage für den Vergleich verschiedener Fahrzeugtypen. Je nach Fahrweise, Straßen- und Verkehrsverhältnissen, Umwelteinflüssen und Fahrzeugzustand werden sich in der Praxis Werte für den Kraftstoffverbrauch ergeben, die von den nach dieser Norm ermittelten Werten abweichen.

[3]) Leergewicht gilt für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattung erhöhen diesen Wert.

Die Angaben in diesem Prospekt sind als annähernd zu betrachten. Die Abbildungen enthalten auch Sonderausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören.